

Harter Sturz aus den Wolken

Nachdem Fliegen heute für viele Menschen den Reiz des Besonderen verloren hat, sehen sich die Fluggesellschaften nun massiven wirtschaftlichen Problemen gegenüber. Treibstoffpreise, Preis-Dumping, künftig obsolete nationale Carrier sowie „Open Skies“ und die Klimawandeldiskussion tragen dazu bei.

Mario Koepl

Die Zeiten, in denen Fliegen ein exklusives Lifestyle-Erlebnis mit Vollservice bot, sind längst vorbei. Massentourismus, Low-Cost-Wettbewerb und falsch angesetzte Sparstifte der Airlines trugen bislang zum kontinuierlichen Werteverfall bei. Nun werden durch weltweite Terrorpanik, steigende Treibstoffpreise und Umweltbedenken weitere Bruchlandungen der einst so angesehenen Form des Reisens eingeleitet.

Die Airlines kommen langsam ins Trudeln. Medial ausgeschlachtete Probleme der Austrian Airlines (AUA) wie die gescheiterte Scheich-Beteiligung und Übernahmediskussionen oder die zahlreichen Pannen am vor wenigen Monaten eröffneten Terminal 5 der British Airways (BA) in Heathrow sind nur allgemein sichtbare Spitzen eines Eisbergs. Ob etablierte EU- oder US-Betreiber oder Low-Cost-Carrier: Eine ganze Branche steht mit dem Rücken zur Wand. Nach den steigenden Passagier- und Auslastungszahlen der Vorjahre ist heuer erstmals wieder ein – wenn auch marginaler – Rückgang zu verzeichnen. Laut einer Studie der International Air Transport Association (IATA) ging das Passagieraufkommen etwa im März 2008 um rund 0,7 Prozent zurück; das Sitzauslastungsvolumen sank im Vergleichszeitraum des Vorjahrs gar um 1,7 Prozent.

Erdrückende Kosten

Auch dass das Konzept der nationalen Carrier spätestens bei der totalen Liberalisierung des Flugmarktes ausgedient hat, ist jedermann klar und trägt zur allgemeinen Unsicherheit bei. Die Hauptmiserie verursacht aber der rapide steigende Treibstoffpreis. So musste Singapore Airlines allein in der Kalenderwoche 21 die Treibstoffausgaben um 6,8 Prozent erhöhen. Chinas Fluglinien mussten die Treibstoffzuschläge mit Mai um 33 Prozent anheben, und US Airways verschob die Eröffnung der neuen Strecke Philadelphia-Peking auf 2010, da die verdoppelten Kerosinkosten alle wirtschaftlichen Pläne ad absurdum führten.

Die Industrie ist sich sicher, dass bereits angeschlagene Fluggesellschaften eine derartige Erhöhung des Kostendrucks nicht überleben können. „Investoren etablierter Gesellschaften wie etwa der British Airways



Wie die in der Krise steckenden „Großen“ Alitalia, Austrian Airlines oder Scandinavian Airlines legen etliche der rund 60 europäischen Low-Cost- oder Charter-Airlines seit Langem bei jedem Flug Geld drauf. Foto: Getty Images

müssen sich darauf einstellen, dass das heurige Geschäftsjahr nach dem Rekordgewinn (*Gewinn der BA vor Steuern 2007/08 rund 833 Mio. Pfund beziehungsweise Steigerung um fast 45 Prozent, Anm. d. Red.*) mit merklichen Verlusten enden wird“, meint etwa British Airways-CEO Willy Walsh. Sein Kollege von Air France, Jean-Cyril Spinetta, stellte im April eine Umwälzung der Treibstoffkosten auf die Ticket-Preise in Aussicht: „Dies wird die Nachfrage und die Auslastung aber zählbar beeinträchtigen.“ Swiss-Netzwerkchef Harry Hohmeister zur Problematik der Weitergabe dieser Kosten: „Wir können die Preiserhöhungen nur zu einem Drittel an unsere Kunden weitergeben. Den Rest müssen wir durch massive Einsparungen und eine weitere Effizienzsteigerung kompensieren.“

„Investoren etablierter Linien müssen sich vorbereiten, dass 2008 herbe Verluste geschrieben werden.“

WILLY WALSH,
BRITISH AIRWAYS

Trifft diese Hauptkrise schon die renommierten und etablierten Gesellschaften ziemlich hart, so lässt sich derzeit nur erahnen, wie die Low-Cost-Air-

lines unter der Geißelhaft der wachsenden Spritpreise leiden werden. „Die Zeiten, in denen ein Flug schon billiger als eine Taxifahrt war, sind endgültig vorbei“, stellt der britische Aviation-Analyst Ken Westridge trocken fest. „Wie die mitten in der Krise steckenden ‚Großen‘ Alitalia, AUA oder SAS zahlen etliche der rund 60 europäischen Billig- oder Charterlinien seit längerer Zeit bei jedem Flug drauf. Die meisten der ‚Kleinen‘ hoffen mit den Vorauszahlungen der Feriengäste auf Geld in ihren Kassen, aber spätestens im Oktober werden einige dieser Gesellschaften sicher sterben!“

Abstürze im Herbst erwartet

Da nütze es auch nichts, so Westridge, dass Low-Cost-Carrier mit jedem Extra Geld machen und angepriesene „Schnäppchenpreise“ oft glatter Schwindel seien: „Lediglich Ryanair und Easy Jet haben noch Barreserven und sind vorerst lebensfähig. Ab einem gewissen Preis ist das Low-Cost-Modell der über den Preis stimulierten Nachfrage aber tot, und wenn die Billigkundschaft ausbleibt, weil ein Flug aus Jux und Toleranz plötzlich so teuer ist wie bei einem traditionellen Anbieter, dann können die gefährdeten Low-Cost-Carrier den Rollbalken runterlassen.“ Das bestätigt auch der Informationsdienst Destinations Manage-

ment. Besonders in Europa sei abgesehen von Italien und der nur leicht stagnierenden Nachfrage in England für die Billigflieger der wirtschaftliche Zenit längst überschritten.

„Spätestens im Oktober werden einige Airlines sterben. In Europa steht eine Konsolidierung bevor.“

KEN WESTRIDGE,
ANALYST

Zusätzlich zur Konsolidierung und zum drohenden Sterben einiger nationaler Fluglinien – internationale Fachleute zählen die Austrian Airlines mittlerweile leider auch dazu – sowie dem Storno von Destinationen, dem Einstellen zahlreicher Flüge, dem wirtschaftlich bedingten Stilllegen von Maschinen oder Personalreduktionen steht der Luftfahrtbranche weiteres Ungemach bevor.

Das zwischen Brüssel und Washington ratifizierte „Open Skies“-Abkommen, demzufolge alle Airlines der EU-Staaten und der USA komplett freien Zugang zu den jeweils anderen Lufträumen und Destinationen erhalten, soll 80.000 neue Arbeitsplätze schaffen und das Transatlantikgeschäft in den nächsten fünf Jahren um 34 Prozent steigern. Aber sowohl

in Europa als auch in den USA werden zunehmend warnende Stimmen laut, die das Abkommen neu interpretieren und eigene angeschlagene Linien langfristig schützen wollen. So streiten Experten beider Lager bereits vehement über die realen Auswirkungen des Vertrags. Zudem drängen Fluglinien in Asien und Nahost im Interesse des freien Wettbewerbs auf ähnlich umfassende Abkommen. Spätestens 2009, so Analysten, könnten die Verträge oder deren wichtigste Bestandteile wieder neu verhandelt werden.

Doch damit nicht genug. Angesichts der Klimawandeldiskussion wird der Ruf nach Verzicht auf diverse Flugreisen lauter. Im öffentlichen Auge und in den Vorstandsetagen verursachen derartige Forderungen etwas Unbehagen, und die Branche wird vermehrt zum Setzen sichtbarer Zeichen gezwungen. So legen US-Carrier derzeit Hunderte veralteter Jets still, um sie (teilweise) durch neue Maschinen zu ersetzen.

Doch die Ankäufe neuer, Verbrauch und Emission mindernder Jets belasten die ohnehin angespannten Budgets der Fluglinien zusätzlich. Ein Sturz aus den Wolken droht, und eine ganze Branche hofft nun auf ein rechtzeitiges Abfangen und neues Durchstarten vor einem möglichen Crash.